



## **Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Abs. 1 UVPG**

**Vorhaben: Erneuerung Brücke über den Hoyersgraben in Delmenhorst, Bahn-km 1,327  
(Brückenummer 2002)**

**Vorhabenträger: Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH (DHE)**

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

### **I. Kurzbeschreibung des Vorhabens**

In Bahn-km 1,327 überquert die Bahnstrecke zwischen Delmenhorst und Harpstedt den Hoyersgraben in Delmenhorst. An der dort befindlichen Eisenbahnbrücke wurden im Rahmen einer Bauwerksüberprüfung im Jahre 2017 umfangreiche Schädigungen festgestellt, die die Erneuerung des Bauwerks erforderlich machen. Es soll in gleicher Lage nach Abbruch des derzeitigen Bauwerks ein Neubau errichtet werden. Ziel ist es, die Standfestigkeit und Leistungsfähigkeit der Brücke wiederherzustellen.

### **II. Prüfungsmaßstab**

Im vorliegenden Falle ist eine überschlägige Vorprüfung, ob eine UVP-Pflicht besteht, erforderlich. Denn bei dem Bau einer Brücke handelt es sich um Änderungsvorhaben, für das ursprünglich keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, § 9 Abs. 3 Nr. 2 i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1 UVPG. Eine UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 7 Abs. 1 UVPG. Die einzelnen Kriterien für diese Vorprüfung wiederum finden sich in der Anlage 3 zum UVPG wieder.

Grundlage für die Vorprüfung der vom Vorhabenträger eingereichten Unterlagen im Hinblick auf die folgenden Kriterien:

1. Merkmale des Vorhabens
2. Standort des Vorhabens
3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

### **III. Überschlägige Prüfung der UVP-Pflicht**

#### **1. Merkmale des Vorhabens**

Das gegenständliche Brückenbauwerk überspannt den Hoyersgraben in Delmenhorst in Bahn-km 1,327. Der Ersatzneubau erfolgt an derselben Stelle. Das derzeit vorhandene Brückenbauwerk wird vollständig abgebrochen und durch das neue ersetzt. Die lichten

Abmessungen bleiben dabei erhalten. Diese betragen zwischen 1,42 und 6 m. Das Brückenbauwerk hat eine Bauwerksfläche von 17 m<sup>2</sup>. Die Stützweite der Brücke beträgt 6,5 m. Die Widerlager haben gemessen an der längsten Stelle eine Grundfläche von je 2,40 m x 4,80 m. Die derzeit vorhandenen Widerlager mit einer Tiefe von lediglich 4,20 m werden auf 4,80 m verbreitert. Die Widerlager werden durch Fertigteile aus Stahlbeton ersetzt, die Überführung wird aus Stahl gefertigt. Aus der Größe und Ausgestaltung des Vorhabens selbst ergibt sich keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Brückenbauwerk wird auf bereits versiegeltem Boden aufgebracht. Die neuen Widerlager sind jeweils 60 cm breiter als die bestehenden. Eine Neuversiegelung kann allerdings unterbleiben. Die Flächeninanspruchnahme kann entsprechend als geringfügig betrachtet werden. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind hier nicht zu erwarten.

Auch die Nutzung der Ressource Boden führt nicht zu einer Pflicht, eine UVP-Prüfung durchzuführen: Der Erdaushub ist von der Vorhabenträgerin zwar nicht quantifiziert worden. Da das Brückenbauwerk allerdings an derselben Stelle in den Boden eingebracht wird wie das bestehende, wird hierdurch nur in geringem Umfang der Erdboden beansprucht.

Es ist mit Erdverdichtungen durch den Baustellenbetrieb zu rechnen. Baustelleneinrichtungsf lächen werden allerdings nur im Nahbereich und im Bereich der vorhandenen Brücke und mit einem Mindestabstand von 5 m zur Uferkante eingerichtet. Die Bautätigkeit selbst wird vom Gleis aus vorgenommen. Die Belastungen, die hierdurch entstehen, sind als temporär und vollständig reversibel einzuschätzen.

Durch das Vorhaben wird die Ressource Wasser beansprucht. Das Brückenbauwerk überspannt den Hoyersgraben in Delmenhorst. Um die Widerlager in den Grund einzubringen, werden Spundwandkästen genutzt, um das Wasser von den Baugruben fernzuhalten und diese zu sichern. Um die Widerlager in den Spundwandkästen herstellen zu können, muss das Wasser aus dem Hoyersgraben, das in den Spundwandkasten eindringt, aus diesem gepumpt werden und außerhalb des Spundwandkastens an anderer Stelle wieder eingeleitet werden. Hier werden also eine Entnahme von Wasser und eine Einleitung in das Gewässer erforderlich. Diese Maßnahmen stellen Eingriffe im wasserrechtlichen Sinne dar. Allerdings findet hierdurch keine Verunreinigung des Wassers dar. Vielmehr stellt diese Maßnahme eine Umleitung des Wassers dar. Eine Verschlechterung der Wasserqualität und somit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen können ausgeschlossen werden.

Eine Nutzung anderer natürlicher Ressourcen, insbesondere von Tieren, Pflanzen und der biologischen Vielfalt, findet nur in sehr geringem Umfang statt. Im unmittelbaren Gleisbereich, wo der wesentliche Teil der Arbeiten stattfindet, befinden sich keine empfindlichen Pflanzen oder empfindliche Arten. Das Gleisbett wird aus verkehrstechnischen Gründen stets von Bewuchs freigehalten. In der Nähe der Brücke befindet sich ein Strauchgewächs. Unter Umständen muss dieses für den Bau in geringem Umfang zurückgeschnitten werden. Eine weitere Baufeldfreimachung ist nicht erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, diesen Rückschnitt erforderlichenfalls nur außerhalb der Brutzeit durchzuführen. Durch diese Zusicherung kann auch eine Belastung der Fauna ausgeschlossen werden. Der Betrieb der Anlage selbst wird die vorhandene Belastung der Fauna nicht verstärkt, da nicht mit einer stärkeren Verkehrsbelastung als bisher zu rechnen sein wird.

Auch ist nicht damit zu rechnen, dass die Bauarbeiten im Brückenbereich erhebliche nachteilige Auswirkungen für vorhandene Tiere mit sich bringen. Bauzeitlich kommt es zu verstärkten Emissionen, die auch die in der Nähe der Brücke vorhandenen Tiere belasten wird. Hier muss damit gerechnet werden, dass der Einsatz von Baumaschinen und Baustellenfahrzeugen, vorhandene Tiere vorübergehend vertreiben werden. Die Arbeiten

werden sich allerdings lediglich über zwei Monate erstrecken, sodass hier nicht mit irreversiblen Schädigungen zu rechnen ist.

Durch den Einsatz der Baustellenfahrzeuge werden vermehrt Schadstoffe ausgestoßen und es wird auch zu Erschütterungen kommen. Auch diese Auswirkungen sind vorübergehend und auf die Zeit der Bauarbeiten beschränkt.

Auch die durch den Baustellenbetrieb entstehenden Belastungen für den Menschen führen nicht zu einer Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Eigentümer der durch Baustellenlärm am stärksten betroffenen Gebäude haben ihr Einverständnis zu den Bauarbeiten erklärt. Für Anwohner in der weiteren Umgebung wird es bauzeitlich zu einem spürbaren Lärmzuwachs kommen. Hier sind die Richtwerte der AVV Baulärm einzuhalten, sodass Belästigungen noch hinnehmbar sind. Auch sind diese temporär auf die zweimonatige Bauzeit beschränkt.

Durch den Unterhalt der Brückenanlage selbst wird es nicht zu einer Zunahme des Verkehrslärms kommen.

Im Hinblick auf zu erwartende Abfälle ist ebenfalls nicht davon auszugehen, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen könnten. Während des Baus der Anlage ist zunächst mit dem Anfallen der üblichen Baustellenabfällen zu rechnen. Das Aushubmaterial wird auf einer Fläche der Vorhabenträgerin sicher zwischengelagert und kann dann nach einer Analyse fachgerecht entsorgt werden. Es ist nicht erkennbar, dass Abfälle entstehen, die keiner fachgerechten Entsorgung zugeführt werden könnten.

Ein weiteres Kriterium, das bei der Prüfung einer UVP-Pflicht zu berücksichtigen ist, ist das Risiko von Störfällen, Unfällen und Katastrophen oder auch Risiken für die menschliche Gesundheit. Ein zumindest theoretisches Risiko ist ein Starkregen mit deutlichem Anstieg des Wasserstandes. Denn durch die Einbringung von Spundwandkästen ist der Gewässerdurchlauf verengt. Allerdings hat die Vorhabenträgerin umfangreiche Vorkehrungen getroffen, um eine Überschwemmungsgefahr auszuschließen, sodass deren Auswirkungen als nicht wahrscheinlich anzusehen sind (siehe 3). Da auch durch die Wasserrückführung aus den Spundwandkästen in den Hoyersgraben zurück keine Verunreinigung des Wassers zu befürchten ist, können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für die menschliche Gesundheit ausgeschlossen werden.

## **2. Standort des Vorhabens**

Im Weiteren ist der Standort auf dessen ökologische Empfindlichkeit zu beurteilen.

Der Standort der Brücke befindet sich in einem Gebiet, das durch Wohnbebauung und Gewerbebebauung geprägt ist. Daneben prägen die Gleisanlage und die zu erneuernde Brücke über den Hoyersgraben das Gebiet. Durch das Änderungsvorhaben ist nicht mit einer Veränderung oder gar Kollision bestehender Nutzungen zu rechnen, insbesondere da sich durch die Erneuerung der Brückenanlage das Verkehrsaufkommen nicht verändert wird.

Geschützte Gebiete, aus denen sich eine besondere Empfindlichkeit des Gebietes ableiten lässt, befinden sich nicht in der Nähe des Änderungsvorhabens. Im Gebiet hervorzuheben ist das Fließgewässer, der Hoyersgraben, der allerdings wenig naturnah und stark begradigt ist.

## **3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Des Weiteren sind Art und Merkmale möglicher Auswirkungen anhand der genannten Schutzgüter zu beurteilen.

Trotz der Nähe der Arbeiten am Fließgewässer wird die Gefahr einer möglichen Gewässerverunreinigung als gering betrachtet.

Durch die Spundwandkästen kommt es bauzeitlich zu einer Verengung des Flusses. Hierdurch besteht für die zweimonatige Bauzeit eine erhöhte Gefahr, dass Wasser über die Ufer tritt, sofern es zu sehr starken Regenfällen kommen sollte. Durch eine Überwachung der Baustelle ist die Vorhabenträgerin in der Lage, auf besondere Wetterereignisse zu reagieren: Im Falle der Gefahr einer Überschwemmung wird das Wasser entweder an der Verengung vorbeigepumpt oder es werden die Spundwände abgebrannt, um schnellstmöglich den Ablauf des Niederschlagswassers in vollem Umfang wiederherzustellen.

Insgesamt besteht also keine Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bauzeitliche Belastungen sind reversibel bzw. nur geringfügig. Die Gefahren durch die Gewässerverengung werden als kontrollierbar eingestuft. Zum einen wird der Eintritt einer starken Überschwemmung als nicht wahrscheinlich angesehen. Zum anderen ist die Vorhabenträgerin dazu in der Lage, ein solches unwahrscheinliches, aber mögliches Ereignis wirksam zu kontrollieren: Die Vorhabenträgerin wird die Baustelle während der Bauzeit kontrollieren, um im Falle starker anhaltender Regenfälle die Spundwände zu entfernen und das Wasser ungehindert abfließen zu lassen. Hierdurch können erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens verhindert werden.

**Ergebnis: Die überschlägige Prüfung hat ergeben, dass eine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.**

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

i.A. Brüchmann

(5142)